TREŚĆ:

L. G. UWAGI O POŁOŻENIU W GDAŃSKU . . 5

J. R. O MAŁYCH MOTOROWCACH 6

WIADOMOŚCI Z GDYNI

Posiedzenie Prezydjum Izby 7
Posiedzenie Komisji komunikacyjno-turystycznej 7
Posiedzenie Komisji Polityki handlowej i eksportowej 8
Praca polskiej floty handlowej w maju br . 9
Ruch budowlany w Gdyni w maju br. 10
Obecny stan wodociągów i kanalizacji Wielkiej Gdyni 10
Konferencja w sprawie usprawnienia przewozów między Czechosłowacją o portami polskiego obszaru celnego 10
Przywóz bawełny do portu gdyńskiego w maju br. 11

WIADOMOŚCI Z OKRĘGU IZBY

Zebranie Zarządu Głównego Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu 11

WIADOMOŚCI MORSKIE

Fińscy interesenci są zadowoleni ze swych frachtów i przewozów na linjach dowozowych 11
Klarowanie statku przez kapitana odtąd w Szwecji jest niedopuszczalne 12
Rekord obrotów portu wolnego m. Malmö . 12
Nowy port naftowy w Kopenhadze 12
Ruch statków w Rotterdamie w maju b. r. . 12

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

Zwyczajowe klauzule handlowe w Szwecji . 12
Dostawy polskiej smoły drzewnej do Anglji . 13
Zapotrzebowanie rynku angielskiego na owoce i jagody 13
Pozwolenia na przywóz do Argentyny 13
Możliwości zbytu roślin strączkowych w Senegalu 16
Zmiany przepisów celnych i dewizowych, zanotowane przez P. I. E. w okresie od 27-go maja do 7 czerwca 1935 r. 16

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

Firmy zagraniczne. poszukujące kontaktu z eksporterami polskimi 18

SPRAWY PODATKOWE

Ulgi w zryczałtowanym podatku przemysłowym na rok 1935 18

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

Klt. Czy ryba morska stanowi konkurencję dla mięsa, ryby rzecznej, jeziornej i stawowej 19
Kronika 20

ODJAZDY STATKÓW GDYNIA/GDAŃSK . . . 20

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI 24

Administracja Biuletynu prosi uprzejmie swych prenumeratorów o wpłacenie prenumeraty zaległej oraz na III kwartał bieżącego roku. Po 1-szym lipca administracja roześle pocztowe zlecenia inkasowe na sumy należne za Biuletyn.

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia | BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia | MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 25 czerwca 1935 r. | NR. 18

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy**, ul. Świętojańska 56, tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Uwagi o położeniu w Gdańsku

Za kilka dni upływa dwa miesiące od przeprowadzenia w Gdańsku dewaluacji guldena. Dewaluacja ta, jak się od początku można było spodziewać, stała się tylko wstępnym krokiem do dalszych powikłań w całym organizmie Wolnego Miasta. W swej konsekwencji powikłania te w poważnej mierze odbiły się na interesach polskiego zaplecza, w pierwszym rzędzie najbliższego, a więc Pomorza, a dalej na interesach wszystkich tych czynników gospodarczych Polski, które przez Gdańsk, port i miasto, załatwiały transakcje w zakresie handlu zagranicznego.

Obecnie daje się już z całą dokładnością ustalić, że dewaluacja guldena, święta bankowe, w praktyce oznaczające nie co innego, jak moratorjum, a dalej ograniczenia dewizowe, wywołane zostały stanem budżetu Wolnego Miasta Gdańska, od szeregu lat, a w szczególności w ciągu dwóch lat ostatnich w żadnym stopniu nie odpowiadającego wewnętrznym siłom finansowym.

Wielokrotnie wysuwane pod tym względem ostrzeżenia czynników kompet. tak wewnętrznych, jak zewnętrzn. nie odnosiły żadnego skutku i gospodarka budżetowa w dalszym ciągu prowadzona była ponad stan, bez żadnej kontroli publicznej wobec nieprzedstawiania budżetu do zatwierdzenia Volkstagowi gdańskiemu.

Środek drastyczny, jakim była dewaluacja guldena do poziomu złotego, mógłby okazać się efektywnym tylko w tym wypadku, o ileby zarządzenia, zmierzające ku zrównoważeniu budżetu gdańskiego, przeprowadzone zostały, jako akcja wstępna do dewaluacji. Dewaluacja bez tego przygotowania a do tego jeszcze przy braku zaufania do waluty własnej ze strony ludności nie dała żadnego pozytywnego rezultatu dotąd i jest kwestją wątpliwą, czy i na dalszą metę przyczyni się do opanowania sytuacji, jaka się wytworzyła.

Wstrząsy, jakie przechodzi życie gospodarcze Gdańska, jak już zaznaczono wyżej nie mogły nie odbić się na interesach polskich. Stosunki handlowe pomiędzy Gdańskiem a Polską coraz bardziej rozwijać się zaczęły od początku okresu, gdy obroty handlowe pomiędzy polskim obszarem celnym a obszarem celnym niemieckim, poczęły się kurczyć na skutek utrudnień, jakie wynikały z restrykcyj w wymianie towarowej Rzeszy Niemieckiej z szeregiem państw zagranicznych wogóle a z Polską w szczególności. Sytuacja, jaka w tych warunkach powstawała, sprzyjała rozwojowi obrotów handlowych polsko - gdańskich, a utrudniała utrzymywanie nadal w szerokich rozmiarach wymiany handlowej pomiędzy Rzeszą Niemiecką a Gdańskiem. W rezultacie sfery handlowe i przemysłowe polskie chętnie zawierały transakcje z kontrahentem gdańskim, tem bardziej, że ogólnie biorąc, kontrahent ten wywiązywał się ze swych zobowiązań w stosunku do dostawców polskich w sposób zadawalający. Nic więc dziwnego, że ze strony polskiej dla ułatwienia wymiany towarowej odbiorcy gdańskiemu udzielane były kredyty i że pewną ilość transakcyi zawierano w walucie gdańskiej. Dewaluacja guldena dotknęła poważnie interesy polskie w pierwszym rzędzie przez zdeprecjonowanie kredytów guldenowych i polskich wkładów w bankach gdańskich; dalej, dzięki moratorjum, sparaliżowane zostały rozrachunki, oparte na transakcjach

wekslowych, wreszcie restrykcje dewizowe uniemożliwiły wogóle wycofanie do Polski pieniędzy, należnych za dostarczone odbiorcy gdańskiemu towary. Trudno jest oczywiście ustalić, chociażby w przybliżeniu, straty, jakie strona polska z tak wytworzonej w Gdańsku sytuacji poniosła. Wydaje się, że obliczenie zamrożonych w Gdańsku należności na 60 milj. złotych nie można poczytywać za wygórowane.

W jaki sposób da się powetować straty z tego faktu wynikające, dotąd jeszcze nie wiadomo. Nie ulega jednak wątpliwości, że podstawa prawna do poparcia pretensyj polskich jest bezsporna, wobec naruszenia przez stronę gdańską wyraźnych zobowiązań, zawartych w umowie warszawskiej z roku 1921, której art. 195 wyraźnie chroni interesy polskie przed skutkami restrykcyj walutowych.

Charakterystycznym szczegółem pod tym względem jest, że ze strony gdańskiej bynajmniej nie neguje się słuszności pretensyj polskich, wynikających z naruszenia przez Gdańsk podpisanych przez siebie zobowiązań, nie wskazuje się natomiast drogi, jaką strona gdańska obierze dla zlikwidowania słusznych pretensyj polskich.

W istniejących warunkach wewnętrznych wątpliwem jest, czy obecne władze gdańskie będą w stanie własnemi siłami sytuację opanować wobec niemożliwości drogą legalną wprowadzenia zapowiedzianych drakońskich zamierzeń oszczędnościowych oraz wobec braku skłonności ze strony gdańskiej do sięgnięcia po pomoc zewnętrzna pod oczywistym warunkiem dania odpowiednich gwarancyj.

Niemniej stwierdzić należy, że władze gdańskie zdają sobie sprawę z niebezpieczeństwa, jakie tego rodzaju stan przynosi obrotom portu gdańskiego. Tej okoliczności przypisać należy, że niemal od początku powikłań walutowych wydawane były specjalne zarządzenia, mające na celu ułatwienie funkcjonowania aparatu portowego, czy to w formie zwolnienia od restrykcyj sum, potrzebnych na wypłaty portowe, czy też przez utrzymanie wszelkiemi sposobami skutków, dla portu gdańskiego dodatnich, dewaluacji guldena i obniżenia w ten sposób kosztów przeładunku towarów.

Nie da się już obecnie ustalić, jakie pomimo tych wszystkich zarządzeń, spustoszenia w ogólnem położeniu gospodarczem Gdańska pociągnęły za sobą perturbacje walutowe. — Pierwszy miesiąc eksperymentów przyniósł już wydatne zmniejszenie obrotów portowych, przyniósł ponadto nieobliczalne straty w obrotach handlowych miasta Gdańska i wreszcie spowodował ucieczkę wszelkiemi drogami legalnemi i nielegalnemi walut obcych oraz przeniesienie, o ile to tylko okazało się możliwem, rozrachunków z tytułu transakcyj, zawieranych w porcie i w mieście, na teren poza Gdańskiem. Ponadto powszechne poderwanie zaufania do własnej waluty siłą faktu w dosyć znacznych rozmiarach spowodowało wprowadzenie do obrotu wewnętrznego pieniądza polskiego i spekulację walutą gdańską na własnym terenie i poza jego granicami.

W tych warunkach pierwotne zamierzenia władz gdańskich ożywienia życia gospodarczego Wolnego Miasta przez obniżenie waluty polepszenia położenia budżetowego, początkowo w wyniku ożywienia konjunktury, a dalej przez zastosowanie oszczędności budżetowych, wstrzymania za pomoca restrykcyj dewizowych ucieczki walut obcych, służących za pokrycie guldena i wreszcie zmniejszenia obiegu guldena przez organiczenia kredytowe i utrudnienia w dysponowaniu kontami w bankach i kasach oszczędności, wydają się być poważnie, jeśli nie wręcz ostatecznie zachwiane.

Naglącem zadaniem ze strony polskiej było i pozostaje nadal przedsięwzięcie wszelkich środków ku powetowaniu strat, już poniesionych oraz unikanie wszelkich transakcyj z Gdańskiem, które mogłyby straty te powiększyć. *L. G.*

O małych motorowcach

W N-rze 13 Biuletynu był wydrukowany interesujący artykuł p. E. Urbańskiego o szkunerach dla polskiej marynarki handlowej.

W związku z powyższem zwracamy uwagę na typ małych motorowców, bez żagli, o ładowności około 330 ton, których typ został specjalnie przestudjowany w Holandji i które się rentują nawet w obecnych kryzysowych czasach. Jest uwagi godne, że załoga takiego małego motorowca składa się zaledwie z 5-ciu ludzi.

Pomijając te względy, że powstanie polskiej floty takich małych statków uniezależniłoby nas od obcego tonażu tej kategorji, który jak widać z artykułu p. Urbańskiego, odgrywa znaczną rolę w ruchu naszych portów, należałoby mieć na względzie, że te statki, o największem zanurzeniu przy pełnym ładunku 2 m. 60 m/m mogłyby dochodzić do Tczewa, gdzie widzieliśmy kilkakrotnie s/s „Gdańsk" Żeglugi Polskiej o zanurzeniu przeszło 3,30 m., a być może przy odpowiednim stanie wody na Wiśle ewent. przy niepełnym ładunku te statki mogłyby dochodzić nawet do wyżej położonych przystani wiślanych.

W ten sposób część naszych przystani nad Wisłą w obrębie działalności Izby Prze-

mysłowo-Handlowej w Gdyni może uzyskać bezpośrednie połączenie z krajami zamorskiemi, przyczem, dzięki taniości frachtu i możliwości otrzymywania i wysyłania towarów bez dalszego przeładunku, przed naszym eksportem do krajów bliższych mogą się otworzyć nowe perspektywy, również ewent. możliwość sprowadzania tą drogą surowców może powołać do życia nowe rodzaje przemysłu.

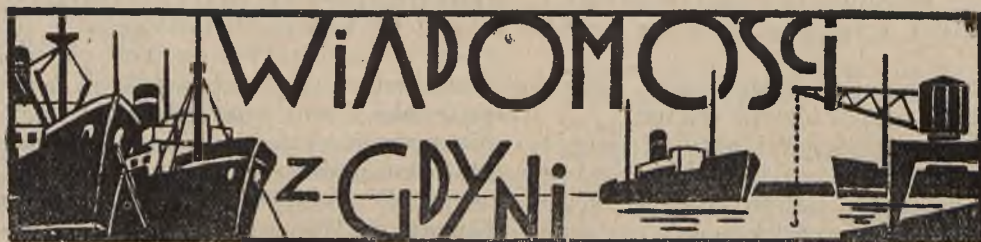
Tak czy inaczej ruch małych motorowców Wisłą ożywić może życie gospodarcze miejscowości nad nią położonych.

Możemy przypomnieć sobie, jak się zaczął rozwijać Tczew, gdy w r. 1926 powstało tam z inicjatywy śp. inż. T. Nosowicza—T-wo Wisła - Bałtyk, które eksportowało węgiel w morskich lichtugach o znacznem zagłębieniu do krajów Skandynawskich.

Wydawało się wówczas, że Tczew stanie się pomocniczym portem morskim dla mniejszych statków.

Wprawdzie mogą nam powiedzieć, że posiadamy port w Gdyni i możemy korzystać z usług Gdańska — jednak należy zdawać sobie sprawę z tego, że Państwo winno wykorzystać wszelkie możliwości geograficzne i inne dla utworzenia możliwie tanich i dogodnych dróg handlowych celem ułatwiania gospodarczego rozwoju kraju.

W danym wypadku, przy przeprowadzeniu odpowiedniej akcji i skombinowaniu pewnych współczynników, mogłyby być ewentualnie stworzone nowe wartości gospodarcze dla Pomorza, zespalając je jeszcze bliżej z morzem. J. R.



POSIEDZENIE PREZYDJUM IZBY.

W dniu 19 bm. odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby p. Stanisława Tora, drugie w bieżącej kadencji posiedzenie Prezydjum naszej Izby.

Ze względu na wagę, jaką Izba w bieżącej kadencji przywiązuje do prac Komisyj, Prezydjum na wstępie swych obrad zatwierdziło regulamin prac Komisyj oraz uzgodniło wnioski co do propozycji przy obsadzie personalnej przewodnictwa w poszczególnych komisjach Izbowych, celem zabezpieczenia im najbardziej intensywnej działalności.

Następnie Prezydjum szczegółowo przedyskutowało zagadnienie obniżenia kosztów utrzymania w Gdyni.

W toku obrad nad tem zagadnieniem ustalonem zostało, że rozpiętość cen na towary i produkty spożywcze między Gdynią a Gdańskiem jest nieznaczna, w niektórych jednak wypadkach w Gdyni ceny są wyższe niż obecnie w Gdańsku. Na okoliczność tę wpływa wysokość kosztów ogólnych, które na terenie Gdańska kształtują się pomyślniej ze względu na utrzymanie na niskim poziomie czynszów za lokal oraz opłat za światło, gaz i wodę. W wyniku obrad nad tą sprawą Prezydjum uznało za konieczne prowadzić nadal wzmożoną akcję w kierunku dostosowywania kosztów utrzymania w Gdyni do poziomu, wymaganego przez sytuację obecną.

Pozatem Prezydjum uchwaliło, że Izbę Przemysłowo - Handlowa w Gdyni w Tymczasowej Radzie Portu Gdyńskiego reprezentować będzie Prezes p. Stanisław Tor, również p. Prezes Tor będzie z ramienia Izby członkiem Stałej Komisji Opinjodawczej do spraw ekonomicznych w zakresie polityki morskiej przy Minist. Przemysłu i Handlu na stałego zastępcę jego Prezydjum wyznaczyło Wicedyrektora Izby p. Józefa Kawczyńskiego.

POSIEDZENIE KOMISJI KOMUNIKACYJNO-TURYSTYCZNEJ.

W dniu 19 bm. odbyło się pierwsze posiedzenie Komisji Komunikacyjno-Turystycznej Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni.

Posiedzenie to otworzył Prezes Izby p. Stanisław Tor, podając do wiadomości Komisji uchwalony przez Prezydjum regulamin prac i proponując, aby Komisja dokonała wyboru przewodniczącego i dwóch wiceprzewodniczących.

Na przewodniczącego obrany został Wiceprezes Izby P. Inż. Alfred Dziedziul, zaś na wiceprzewodniczących PP. Radcowie: — Aleksander Leszczyński i inż. Namysłowski.

Po ukonstytuowaniu się Komisji P. Inż. Dziedziul wygłosił referat o pracach Państwowej Rady Komunikacyjnej w zakresie rewizji taryf kolejowych a następnie o postulatach taryfowych Pomorza. P. Inż. Dziedziul w referacie swym stwierdził, że wszelkie poczynania Ministerstwa Komunikacji w dziedzinie taryf ściśle są uzależnione od sytuacji budżetowej P. K. P., w tych warun-

kach specyficzne postulaty Pomorza napotykają na trudności, których przezwyciężenie w większości wypadków jest niemożliwe.

Następnie P. Radca J. Rummel wygłosił referat o najaktualniejszych zagadnieniach turystyki na wybrzeżu i w Gdyni, przyczem wysunął dwa rodzaje postulatów, jeden do natychmiastowego wykonania, drugi zaś jako program planowego działania na dalszą przyszłość.

Do pierwszej kategorji zaliczyć należy postulaty następujące:

a) wobec sytuacji, wytwarzającej się na tle stosunków na wybrzeżu gdańskiem, koniecznem jest jeszcze raz podnieść przed Ministerstwem Komunikacji sprawę zniżek kolejowych dla powracających z kąpielisk polskich,

b) przystosowanie kosztów komunikacji przybrzeżnej i autobusowej do warunków, istniejących pod tym względem na terenie Gdańska,

c) uporządkowanie zewnętrznego wyglądu miasta przed rozpoczęciem sezonu,

d) skłonienie właścicieli hoteli i pensjonatów do ustalenia kategorji ich przedsiębiorstw i wyznaczenie odpowiedniego cennika, który miałby być opublikowany (na wzór innych miejscowości dobrze zorganizowanych),

e) zbadanie rozkładów komunikacji autobusowej i kolejowej z najbardziej atrakcyjnemi miejscowościami zaplecza dla ruchu turystów z Gdyni do zaplecza i z zaplecza do Gdyni.

Do drugiej zaś:

a) rozbudowa komunikacyjnych szlaków turystycznych z zapleczem,

b) zdobycie środków dla propagandy Gdyni i wybrzeża,

c) budowa odpowiednich hoteli i pomieszczeń dla stworzenia możliwości odbywania w Gdyni kongresów i zjazdów,

d) rozbudowa miejscowości letniskowych według szczegółowego opracowanego planu. Skoncentrowanie akcji tej w określonej zgóry instytucji.

Następnie postulaty kolejowe portu Gdyńskiego przedstawił referent Izby p. J. Kunert. W wyniku obszernej dyskusji nad referatami, przyjęto zgłoszone przez referentów wnioski oraz wyłoniono specjalną podkomisję pod przewodnictwem Radcy Izby p. Ł. Byczkowskiego do opracowania postulatów w dziedzinie kolejowej dla portu Gdyńskiego.

POSIEDZENIE IZBOWEJ KOMISJI POLITYKI HANDLOWEJ I EKSPORTOWEJ

W dniu 24. bm. odbyło się pierwsze posiedzenie Izbowej Komisji Polityki Handlowej i Eksportowej.

Posiedzenie zagaił Prezes Izby p. Stanisław Tor, wskazując na zadania specjalnej wagi, jakie komisja w dobie obecnej ma do spełnienia, w związku z przeprowadzeniem jaknajbardziej intensywnej akcji w kierunku aktywizacji bilansu handlowego Polski. Następnie p. Prezes Tor zaproponował w imieniu Prezydjum Izby kandydata na przewodniczącego i wiceprzewodniczących komisji. Na wniosek Prezesa Izby na przewodniczącego komisji wybrany został p. wiceprezes Izby Dr Kasprowicz, zaś na wiceprzewodniczących pp. Radcowie inż. Podraszko i Dyr. Hildt.

Po przyjęciu przez komisję regulaminu, wygłosił wicedyrektor Izby p. J. Kawczyński referat o aktywizacji bilansu handlowego. Referent wskazał na kształtowanie się obecnie niepomyślnej konjunktury w handlu międzynarodowym i na liczne restrykcje, jakie handel zagraniczny Polski na swej drodze napotyka. Po zanalizowaniu bilansu płatniczego Polski p. Kawczyński uwypuklił rolę, jaką w stosunkach polskich odgrywa dodatnie kształtowanie się bilansu handlowego i w związku z tem wskazał na konieczność przedsięwzięcia wszelkich dostępnych środków, aby kurczące się rynki zbytu produktów polskich w Europie zastąpić rynkami pozaeuropejskiemi, gdzie możliwości dla ekspansji polskiej jeszcze istnieją. W dalszym ciągu referatu swego p. Kawczyński wymienił dwie kategorje postulatów, niezbędnych dla utrzymania aktywności bilansu handlowego. Do pierwszej kategorji postulatów, które zaliczyć należy do postulatów o charakterze doraźnym, zaliczyć należy m. in. stworzenie ramowych przepisów wymiany dewiz przy rozrachunkach za towary importowane, czyli t. zw. clearing dewizowy, zawarcie w możliwie najszybszym czasie umów handlowych z państwami, z któremi umów jeszcze nie mamy, wzglednie zmodyfikowanie istniejących umów w zwiazku ze zmianami, jakie sie nasunęły w toku ich wykonywania, uzależnienie w miarę możności importu surowców od eksportu, intensywne i planowe badanie rynków zbytu za pośrednictwem agentów handlowych, stworzenie centrali informacyi handlowych o rynkach zagranicznych. Do postulatów, których realizacja wymaga dłuższego czasu, ze względu na ich skomplikowany charakter, zaliczyć należy m. in. obniżenie stopy od kredytów, udzielanych przemysłowi eksportującemu, popieranie możliwości eksportowych drobnego przemysłu, który wykazuje wyraźnie cechy konkurencyjności na rynkach zagranicznych, uzyskanie gwarancji kredytów, udzielanych przy eksporcie polskim importerom zagranicznym; znaczniejsze wykorzystanie polskich linii żeglugowych zwłaszcza przez importerów polskich, uelastycznienie stosowania stawek dla przewozów kolejowych w związku z popieraniem eksportu i szereg innych.

Na tle tego referatu wywiązała się dłuższa dyskusja, w której zabierali głos Prezes Izby p. S. Tor, Radca inż. Jagodziński, wiceprezes Izby Marchlewski, Radca Mazur, przewodni-

czący komisji Dr Kasprowicz, Radca Korzeniewski i korespondent Izby Dr Bierowski. Wszyscy mówcy jednomyślnie podkreślali konieczność przedsięwzięcia wszelkich możliwych środków dla aktywizacji bilansu handlowego i uwypuklali braki, jakie w organizacji eksportu polskiego istnieją. Następnie wysłuchano referatów starszego referenta Izby p. W. Szpręgi na temat kontroli eksportu standaryzowanego i sprawy pomocy finansowej dla eksportu. Referent w swych wywodach uwypuklił dążenia ze strony wszystkich państw do standaryzacji towarów eksportowych i konieczność bardzo energicznego kontynuowania pod tym względem wysiłków ze strony polskiej. W drugim referacie p. Szpręga wysunął i uzasadnił postulat bardziej wydatnego popierania eksportu produkcji przemysłu polskiego.

PRACA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W MAJU BR.

Ogólna ilość towarów, przewiezionych w maju przez statki polskiej floty handlowej opartej o Gdynię i Gdańsk, wyniosła 96.645,5 t., wobec 70,451 t. w maju 1934 roku. Podobnie jak i w poprzednich miesiącach lwia część przyrostu przewozów przypadła na statki Żeglugi Polskiej, jednakże tym razem dość poważny wzrost ruchu przypadł również na statki Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego i Polsko-Transatlantyckiego Tow. Okrętowego.

Bardzo korzystnie przedstawił się w miesiącu sprawozdawczym wzrost importu w stosunku do eksportu, co oznacza zwiększenie współczynnika wykorzystania tonażu. Przywóz na statkach polskich w maju rb. wyraził się liczbą 26,628 t., wobec zaledwie 9,276 ton, w maju ub. roku. Podczas gdy ogólny przewóz wzrósł o 37% względem maja ub. r., ładunki przywozowe naszej floty wzrosły prawie o 300 proc.

Największy ilościowy wzrost wykazały przewozy Żeglugi Polsk. W maju r. ub. przewieziono ogółem zaledwie 12,405 t. towarów, w maju br. 50,372 t., w tem 17,122 t. na linjach regularnych. Wszystkie linje regularne Żeglugi Polskiej dały w rb. znacznie lepsze wyniki niż w maju ub. r. Linja rotterdamska przewiozła 5,741 t. (w maju ub. r. 5,434 t.), w tem w wywozie 2,518 t. (2,326 t.) w przywozie 3,151 t. (3,041 t.,) w tranzycie 72 t. (67 t.) Antwerpijska linja przewiozła 6,659 t. (3,505 ton z czego w wywozie 4,158 t. (2,049 t.), w przywozie 2,279 t. (1,352 t.). i w tranzycie 222 ton — (104 ton). — Linja finlandzko - estońska przewiozła w wywozie 1,728 ton (1,487 t.) w przywozie 574 ton — (578 ton) i w tranzycie 294 t. (171t.) Linja Hamburska wywiozła 232 t. (109 t.) i przywiozła 875 t. (621 t.) Linja wschodnio-szwedzka, której w maju ub. r. jeszcze nie było, przewiozła w maju br. 1019 t. towarów, w tem w wywozie 712 t. i w przywozie 307 t.

Trampy Żeglugi Polskiej SA. przewiozły ogółem 33,230 t. towarów (w maju ub roku jeszcze nie były w ruchu), w tem w wywozie 18,529 t. wyłącznie węgla. Lecz w przywozie zaksięgowały pokaźną ilość 14,721 t. ładunku w tem 11,383 t. rudy, 2,667 t. złomu i 671 t. tytoniu.

Statki Polsko - Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego przewiozły ogółem 7,809 t. towarów i 158 koni, wobec 7,746 t. i 12 koni w maju ub. roku. Na obu linjach tego towarzystwa import znacznie wzrósł — z 2,010 t. w maju ub. r. na 2,797 t. w maju br. przy równoczesnem zmniejszeniem się, ale mniejszem wywozu — z 5,736 t. na 4,956 t. Prócz tego w maju br. przywieziono tranzytem dla Rumunji 56 t.

Z ogólnego eksportu do Londynu w ilości 2,576 t. przypadło na Gdynię 1,940 t. i na Gdańsk 636 t. Z eksportu do Hull w ilości 2,380 t. przypadło na Gdynię 1,618 t., — na Gdańsk 762 t. Na Gdańsk szły do Londynu parafina (439 t.), niewielkie ilości bekonów i wyrobów z drzewa, do Hull drzewo (527 t.) oraz nieco wyrobów z drzewa, bekonów i manufaktury. Na Gdynię szły znów w większej ilości jaja: 1,086 t., bekony i szynki 1,280 t., smalec 282 t., oraz różne inne towary. Rozmaitość pozycyj wywozowych, zwłaszcza na rynek londyński, systematycznie wzrasta w Gdyni, co świadczy o zdrowych podstawach pracy tej linji. W kierunku importowym niema przewagi Londynu nad Hull: przywieziono w maju z Londynu: do Gdyni 1,185 t., do Gdańska 215 t., z Hull: do Gdyni 1,021 t., do Gdańska 376 t. via Gdańsk do Rumunji 56 t.

Statki Polsko - Transatlantyckiego Tow. Okrętowego zrobiły w tym miesiącu rekordową ilość podróży (4), nie licząc podróży wycieczkowych. Pod względem ilości ładunku znacznie więc prześcignięto liczby z maja ub. r: 2,418 t. wobec 1,894 t. w maju ub. r. w tem do Ameryki 494 t. (718 t.) i z Ameryki 1,924 t. (1,174 t.), z czego widać, że na tej linji zaznacza się coraz większa przewaga ładunków importowych.

Frekwencja pasażerów z 724 osób była mniejsza niż w maju ub. r. (907 osób). Zeszłoroczny większy ruch podróżnych na statkach P. T. T. O. w miesiącu maju zaznacza się w kierunku przeważnie przyjazdowym maj1934: przyjazd 907, wyjazd 333; — maj 1935: przyjazd 724, wyjazd 316.

Flota Towarzystwa Polskarob pracowała z mniejszem natężeniem niż w maju ub. r. Odbyto podróży 14 (17) i przewieziono — 36,046,5 t. węgla wobec 48,410,5 t. węgla w maju ub. r. Spadł ruch statków towarzystwa pomiędzy Gdynią a pobliskiemi portami Szwecji: w maju br. wywieziono do Szwecji 23,738,5 t. wobec 38,845,5 t. w r. ub., natomiast

do Norwegji wywóz nawet wzrósł: 9,675 t. wobec 9,565 t. w r. ub. i była podróż do Belgji z 2,633 t. węgla (w maju ub. r. 0). Jeden ze statków pozostawał przez pewien czas w doku w Göteborgu. Odwiedzono porty: Göteborg trzykrotnie, Gefle dwukrotnie, Vesteras, Limhamn, Oslo, Bergen, Stavanger, Zeebrügge.

RUCH BUDOWLANY W GDYNI W MIESIĄCU MAJU 1935 R.

Według informacyj otrzymanych z Referatu Statystycznego Komisarjatu Rządu w Gdyni ruch budowlany na terenie miasta przedstawiał się następująco:

Wydano zezwoleń na budowę nowych domów 40, gdy w kwietniu zezwoleń wydano 50, a w maju roku ubiegłego 37.

Rozpoczęto budynków 42, gdy w kwietniu rozpoczęto budynków nowych 57, a w maju 1934 r. — 28.

Z pośród rozpoczętych budynków stałych jest 29. prowizorycznych 13.

Z budynków stałych 28 nosi charakter mieszkalnych, 1 — przemysłowy.

Budynków mieszkalnych 8 ma być drewnianych o kubaturze 2490 m³, koszt budowy według kosztorysu wynieść ma 60 tys. zł. oraz 20 murowanych o kubaturze 42.846 m³, kosztorys zamyka się sumą 1.384 tys. zł.

Budynek przemysłowy ma być murowany o kubaturze 95 m³, koszt wyniesie 2 tys. złotych.

Budynki prowizoryczne w liczbie 13 mają być wszystkie mieszkalne, zbudowane z drzewa. Kubatura wyniesie 2856 m³, kosztorys przewiduje 37 tys. zł.

Ogółem wszystkie budynki rozpoczęte dać mają Gdyni 151 mieszkań o 392 izbach mieszkalnych i 133 izbach niemieszkalnych.

Zakończono budynków 10, gdy w kwietniu budynków zakończono 9, a w maju 1934 roku — 5.

Wszystkie zakończone budynki noszą charakter stałych — prowizorycznych nie ukończono wcale. —

Budynki ukończone dzielą się na mieszkalne i przemysłowe. Mieszkalnych jest 7, wszystkie murowane o kubaturze 3.182 m³, koszt budowy wyniósł według kosztorysów 86. tys. zł. Budynków przemysłowych ukończono 3, wszystkie murowane o kubaturze 444 m³, koszt budowy wyniósł 11 tys. zł.

Zakończone budynki dały Gdyni 18 mieszkań o 50 izbach mieszkalnych i 26 izbach niemieszkalnych. —

OBECNY STAN WODOCIĄGÓW I KANALIZACJI WIELKIEJ GDYNI.

Do roku 1929 Gdynia nie posiadała ani urządzeń sanitarnych ani zdrowej wody do picia. Od tego roku dopiero zaczęto stopniowo zrealizować instalację wodociąg. oddzielnie w Gdyni i w Oksywiu a w roku zeszłym zakończono zaopatrzenie w wodę 2 główne ujęcia w Rumji, które obliczone jest na potrzeby Wielkiej Gdyni przy 250,000 mieszkańców i na zapotrzebowanie portu. Wodociągi gdyńskie ze względu na swe urządzenia instalacyjne, ilość i jakość dostarczonej wody stoją na czołowem miejscu wszystkich miast polskich.

Cyfrowo na inwestycje wodociągowe na dzień 1 marca br. wydatkowano ogółem 6,596,316,82 zł. Do dnia 1 kwietnia ogółem wykonano domowych połączeń wodociągowych 1,438 a do początku roku bieżącego wodomierzy zainstalowano 1,027. Do 1 marca br. ogółem sprzedano 2,579,419 m³ wody za sumę 1,242,915 zł, czyli, że przeciętna cena wody wynosi 48,19 zł za 1 m³.

Kanalizacja dzieli się na dwa działy: — Kanalizację sanitarną i deszczową. Obydwa te działy ze względu na wyjątkowe topograficzne położenie Gdyni musiały być specyficznie rozwiązane i stwierdzić należy, że mimo wyjątkowo ciężkich warunków, kanalizacja gdyńska może służyć przykładem innym miastom Polski. Na inwestycje kanalizacyjne do 1 marca 1935 roku wydatkowano 5,141,157,84 zł. Pozatem magazyn materjałów do instalac. wodociągowo - kanalizacyjnych przedstawia wartość 984,463,06 zł.

Po wybudowaniu głównego ujęcia wodociągów w Rumji i po ostatecznem wykończeniu planów rozbudowy Wielkiej Gdyni. przed Zakładem Wodociągów i Kanalizacyj leży jeszcze bardzo wielkie zadanie. Obszar Wielkiej Gdyni jest tak rozległy, że uporządkowanie kwestji wodociągowo - kanalizacyjnej na tym obszarze wymaga wiele pracy i kosztów.

Z jednej strony wyłania się konieczność przeprowadzenia wodociągów i kanalizacyj na odległych terenach niedawno włączonych do obszaru Wielkiej Gdyni. a z drugiej inwestycje te przez długi jeszcze czas będą deficytowe. Przewidywana deficytowość polega na tem, że Orłowo, Kolibki, Wielki i Mały Kack, Rumja, Obłuże i td. dawniej administracyjnie od Gdyni odseparowane, zabezpieczyły się same w wodę, kanalizacja zaś wogóle w wielu miejscach nie istnieje.

Przewidywać więc należy, że przyłączenie ich do sieci ogólnej wodociągowo - kanalizacyjnej nastąpić może stopniowo, tem bardziej, że na terenie n. p. Orłowa znaczna ilość will i domów sprawę tę rozwiązała w sposób zadawalający, inwestując znaczne kwoty.

KONFERENCJA W SPRAWIE USPRAWNIENIA PRZEWOZÓW MIĘDZY CZECHOSŁOWACJĄ A PORTAMI POLSKIEGO OBSZARU CELNEGO.

Celem usprawnienia przewozów pomiędzy Czechosłowacją a portami polskiego ob-

szaru celnego odbywają miarodajne czynniki polskie i czechosłowackie perjodyczne konferencje. Dnia 21 i 22 bm. w gmachu Urzędu Morskiego w Gdyni odbywa się taka konferencja pod przewodnictwem p. dr Zawojskiego z Ministerstwa Komunikacji.

Podczas Konferencji omówiono szereg aktualnych spraw mających na celu usprawnienie przewozów z Gdyni do rozmaitych miejscowości, położonych na terenie Czechosłowacji. Konferencje takie mają poważne znaczenie praktyczne dla tranzytu Czechosłowackiego przez porty polskie.

PRZYWÓZ BAWEŁNY DO PORTU GDYŃSKIEGO W MAJU BR.

W ciągu maja br. przywieziono do Gdyni ogółem 6.665,5 ton bawełny. Z tej ilości przewieziono bawełny amerykańskiej 5.577,3 ton w tem statkami bezpośredniemi z portów Golfu 4.396,1 ton oraz z przeładunkiem w Hamburgu 156,5 ton, w Bremie 667,3 ton i w Rotterdamie 357,1 ton, razem więc z przeładunkiem w tych 3 portach 1.181,1 ton. Bawełny egipskiej przywieziono 402,3 ton, w tem bezpośredniemi statkami 341.1 ton oraz z przeładunkiem w porcie angielskim Hull 61,2 ton. Wreszcie bawełny egzotycznej przywieziono 685,7 ton z przeładunkiem w Hamburgu, Bremie, Nowym Yorku, Rotterdamie i Manchesterze. Tylko 10.3 ton bawełny z Indji Brytyjskich przewieziono statkiem bezpośrednim.

WIADOMOSCI Z OKRĘGU IZBY

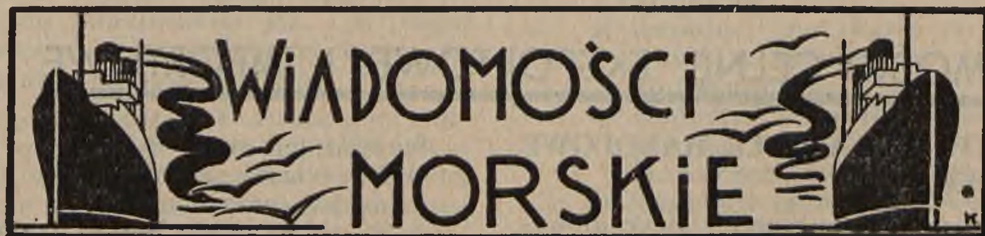
ZEBRANIE ZARZĄDU GŁÓWNEGO ZW. TOWARZYSTW KUPIECKICH NA POMORZU.

Zwykłe miesięczne zebranie Zarządu Głównego odbyło się w Grudziądzu dnia 16 czerwca r. b.

Po zatwierdzeniu protokółu z ostatniego zebrania, zakomunikował Prezes Związku p. Marchlewski, że udział Towarzystw Związkowych w żałobie narodowej był ogólny. — Imieniem Zarządu Głównego wygłosił Prezes na żałobnej akademji urządzonej staraniem Towarzystwa Kupców Samodzielnych w Grudziądzu przemówienie, w którem dał wyraz najgłębszego żalu kupiectwa pomorskiego. W uroczystościach pogrzebowych w Warszawie i Krakowie był Związek reprezentowany przez Prezesa Związku. W końcu serdecznie apelował Prezes do obecnych o czynny udział w subskrypcji na rzecz Muzeum Ziemi Pomorskiej, mającego być trwałym pomnikiem ku wiecznej pamięci zmarłego Wodza Narodu. Następnie obecni uczcili pamięć Zmarłego Naczelnika Wydziału Przemysłowego Województwa Pomorskiego śp. inż. Celichowskiego — niestrudzonego działacza na niwie gospodarczej Pomorza. W pogrzebie wzięli udział z ramienia Związku pp. Prezes Marchlewski, Wiceprezesi Ruchniewicz i Melerski, Członkowie Zarządu Głównego Januszkiewicz, Piątkowski i Tymieniecki oraz dyrektor Centrali Jerzy Radojewski.

Następnie wygłosił p. Prezes Marchlewski sprawozdanie z działalności Związku za okres ośmiu miesięcy. Związek rozwija się normalnie, czego dowodem jest, że tak dochody, jak i rozchody Związku odpowiadają budżetowi. Po okresie wakacyjnym rozpocznie się dalsza intensywna wizytacja Towarzystw, które w roku bieżącym jeszcze nie były odwiedzane. Wizytacje będą się odbywać w formie „roków związkowych", t. j. delegaci Centrali urzędować będą w poszczególnych miastach przez cały dzień do dyspozycji wszystkich członków danego Towarzystwa dla załatwiania wszelkich spraw indywidualnych. Sprawozdanie Prezesa zatwierdzono.

Następnie omówiono wnioski, mające być zgłoszone przez Radców Izby na posiedzeniu Sekcji Handlowej Izby, a mianowicie: Sprawę zwiększenia rabatów od wyrobów monopolowych, sprawę reformy podatku od nieruchomości i lokali oraz akcję oddłużeniową dla kupiectwa.



FIŃSCY INTERESENCI ZADOWOLENI ZE SWYCH FRACHTÓW I PRZEWOZÓW NA LINJACH DOWOZOWYCH.

Finlandja dotąd pracuje w swym dalekim eksporcie, za jedynym wyjątkiem własnej południowo-amerykańskiej linji, przy pomocy linij dowozowych, i dość rzadko zawijają do fińskich portów statki obcych oceanicznych linij, ażeby z dopłatą t. zw. „range", pobrać lub wyładować towar bez przeładunku

w jednym z większych portów północno-zachodniej Europy.

Fińscy interesenci, jak można wnioskować na podstawie ankiety przeprowadzonej przez czasopismo „Pappers och Trävaarutsskrift“ są zadowoleni z dodatku „range“, który uważają naogół za umiarkowany. Pozatem w wypadkach wywozu, wzgl. dostawy towaru na statkach dowozowych linij, t. zn. z przeładunkiem w większych portach północno-zachodniej Europy, jak słusznie zauważają fińscy maklerzy i armatorowie, fracht dowozowy pozostaje przeważnie w rękach fińskich przedsiębiorstw żeglugi i ich agentur maklerskich. Szczególnie korzystnie wypada wysyłka przez porty angielskie, gdyż cały lokalny fracht za przewóz pomiędzy Finlandją a Anglją przypada fińskim przedsiębiorstwom żeglugowym.

W kierunku Gdyni-Gdańska udział wypada 50% o ile się wysyła towar na skombinowanej linji dowozowej Finska Angfartygs A. B. (Żegluga Polska S. A.) Również z tego połączenia fińscy interesenci są bardzo zadowoleni. Do portów niemieckich Szczecina i Lubeki istnieją linje fińskie, jednakże do głównych portów niemieckich, Hamburga i Bremy, w których odbywa się przeładunek na dalsze linje, tonaż regularny fiński przewozi mniejszy odsetek fińskiego eksportu i importu.

Z powyższego widać jak subtelnym rozważaniom podlega w Finlandji sprawa przewozów swoich ładunków, zwłaszcza eksportowanych, pod własną banderą. Odmienna od naszej sytuacja geograficzna powoduje skłonność do wyłącznego popierania własnych (lub conajmniej zblokowanych z własnemi) dowozowych linij.

KLAROWANIE STATKU PRZEZ KAPITANA ODTAD W SZWECJI JEST NIEDOPUSZCZALNE.

Począwszy od pierwszego lipca br. według nowych przepisów portowych, w Szwecji nie będzie więcej dopuszczane klarowanie i wyklarowywanie statków przez kapitana. przepis ten dotyczy jedynie komunikacji zagranicznej.

REKORD OBROTÓW PORTU WOLNEGO W MALMÖ.

Rok ubiegły był rekordowym dla portu wolnego w Malmö. Sprawozdanie Malmö Frihamnsbolag'u stwierdza że rok 1934 był lepszy od wszystkich poprzednich z przeładunkiem 138,900 ton wobec 85,700 ton w roku 1933. Statków do wolnej strefy weszło 591 wobec 468 w roku poprzednim. Zysk udziałowy miasta Malmö wyniósł 190 tys. koron, wobec 149 tys. koron w roku poprzednim. Zysk samego towarzystwa wolnego portu był 74,000 kor. wobec 62.000 kor. w roku poprzednim. Od roku 1923 miasto Malmö otrzymało czystego zysku ze swego udziału w wolnym porcie półtora miljona koron.

NOWY PORT NAFTOWY W KOPENHADZE

Wiele lat temu port w Kopenhadze nabył od rządu dwa forty morskie, leżące nazewnątrz łamaczy fal, celem ich późniejszej eksploatacji. Na jednym z nich urządzono czasowo słynną restaurację „Trekroner“, nazwa ta jest nazwą fortu. Obecnie zarząd portowy rozbudowuje drugi z nabytych fortów, zwany „Provestenen“, na port naftowy. Izolowana pozycja fortu znakomicie się do tego nadaje: zostaną tu przeniesione wszystkie zbiorniki i instalacje naftowe portu Północnego. Po wyrównaniu i przebudowie wyspa będzie miała powierzchnię 40.000 kw. metrów i prowadzić będzie do niej kanał pogłębiony do 23 stóp. Mimo bliskości miasta wyspa jest zupełnie izolowana, jak od miasta, tak i od wszystkich urządzeń portowych.

RUCH STATKÓW ROTTERDAMIE W MAJU BR.

W ciągu maja zawinęło do portu w Rotterdamie 1.048 statków o łącznej pojemności 1.736.819 n. t. r., gdy w tym samym miesiącu roku poprzedniego zawinęło 1.132 statki o łącznej pojemności 1.761.669 n. t. r. Od początku roku zawinęło statków 5205 o łącznej pojemności 8.479.530 t. r. n. W tymże okresie r. 1934 zawinęło statków 5.313 o pojemności 8.326.237 t. r. n.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

ZWYCZAJOWE KLAUZULE HANDLOWE W SZWECJI.

Poza przyjętemi w Szwecji zwyczajowemi klauzulami handl., omówionemi w Nr. 12 naszego Biuletynu, istnieją dalsze, których znaczenie podajemy poniżej:

„Fritt“ („Franco“), „Levererat“ („dostawione“) albo „Fritt levererat“ („Franco dostawione“) z podaniem miejsca przeznaczenia.

Sprzedający ma obowiązek:

1) Na własny koszt przesłać towar do miejsca przeznaczenia:
2) W czasie umówionym wręczyć towar kupującemu w miejscu przeznaczenia, albo trzymać go w tem miejscu do dyspozycji kupującego:
3) Ponosić ryzyko za towar aż do chwili oddania towaru do dyspozycji kupującego w miejscu przeznaczenia;

Kupujący ma obowiązek:

1) Ponosić ryzyko od chwili wyżej wymienionej;
2) Zapłacić koszta przewozu niezapłacone przez sprzedającego z prawem potrącenia ich z sumy faktury;
3) Zapłacić koszta wyładowania towaru.

Powyższa klauzula obejmuje pozatem w/g. prawa szwedzkiego następujące obowiązki:

1) Gatunkowość i ilość zakontraktowana towaru mają być osądzone w/g. stanu w chwili nadejścia do miejsca przeznaczenia;
2) Kupujący nie ma obowiązku uiścić zapłaty wzamian za konosament lub dokument frachtowy i zapłata może być wymagana jedynie za wydaniem towaru kupującemu;
3) Jeśli kupujący ogłosił niewypłacalność lub została ogłoszona jego upadłość lub wogóle kupujący znalazł się w stanie niewypłacalnym, sprzedający ma prawo, nawet jeśli było przez niego dane przyrzeczenie kredytu, wstrzymać wydanie towaru kupującemu aż do chwili otrzymania gwarancji uiszczenia zapłaty.
4) Co się tyczy kwestji, czy sprzedający lub kupujący ma ponosić koszty opłaty celnej lub podobnych opłat, gdy towar został sprzedany pod klauzulą „fritt levererat" („franco dostawione") do miejsca przeznaczenia zagranicą, to prawnicy szwedzcy uważają że powinny one być ponoszone przez kupującego, w szczególności, jeśli istnieje na miejscu urząd celny. Natomiast jeśli towar został sprzedany „fritt pa kaj" („franco na przystani"), to sprzedający powinien ponosić koszta tych opłat.

Cif albo **Caf** (skrót wyrazów ang. cost, insurance, freight, albo francuskich: cout, assurance, fret), pisze się też C. i f. albo C. a. f. z podaniem miejsca przeznaczenia.

Sprzedający ma obowiązek:

1) Na własny koszt wysłać towar do miejsca przeznaczenia;
2) Pokryć wszelkie opłaty zarówno w miejscu załadowania, jak i w ciągu transportu: jak opłaty portowe, cła i opłaty wywozowe i t. p.;
3) Zarządzić i zapłacić asekurację morską oraz, gdzie istnieje taki zwyczaj, asekurację przeciw ryzyku na lądzie od miejsca wysłania do miejsca załadowania, w pewnych branżach towarowych zwyczaje handlowe wymagają, aby asekuracja pokrywała „szkody indywidualne". Suma asekuracyjna powinna pokrywać sumę faktury i z reguły pozatem normalny zysk kupiecki. Asekuracja powinna być zakontraktowana w towarzystwie znanem z solidności i odpowiedzialności.
4) Wręczyć kupującemu lub jego przedstawicielowi odnośny konosament do miejsca przeznaczenia, polisę asekuracji morskiej i świadectwo cesji asekuracji oraz świadectwo pochodzenia, o ile jest ono wymagane przez władze na miejscu przeznaczenia, jak również wogóle wszelkie dokumenty uprawniające do przejęcia towaru na statku.
5) Ponosić ryzyko za towar aż do chwili dostawienia go; jeśli towar ma być wysłany koleją do portu załadowania jest on uważany jako dostawiony w chwili jego oddania urzędowi kolejowemu; jeśli natomiast towar jest wysłany statkiem, uważa się, że został dostawiony w chwili załadowania go wewnątrz burty statku.

Kupujący ma obowiązek:

1) Ponosić ryzyko za towar (rzeczą kupującego jest zgłosić reklamacje o odszkodowanie wobec towarzystw asekuracyjnych);
2) Przyjąć towar i zapłacić koszta wyładowania, z wyjątkiem kosztów manipulacji towarem wewnątrz statku, które to koszty płaci sprzedający;
3) Zapłacić wszelkie zagraniczne podatki importowe, opłaty celne i nabrzeżne, jeśli takowe istnieją;
4) Uiścić zapłatę faktury wzamian za dokumenty (konosament, polisę asekuracyjną i fakturę), o ile nie było inaczej ustalone;
5) Zapłacić tę część frachtu, której nie zapłacił sprzedający, jednakże z prawem dla kupującego potrącenia następnie odpowiedniej kwoty od sumy faktury. Obowiązek ten ma kupujący, nawet jeśli zapłata ma być wykonana dopiero później; kupujący nie ma prawa do zapłaty odsetków za kwotę w ten sposób wyłożoną.

Klauzula cif obejmuje pozatem w/g. prawa szwedzkiego następujące konsekwencje:

1) Jeśli sprzedawca zaniechał ubezpieczyć towar:
   a) Kupujący ma prawo do odszkodowania za szkodę przez to przeoczenie poniesioną;
   b) Kupujący ma prawo sam zarządzić ubezpieczenie i potrącić koszta ubezpieczenia sumy faktury;
   c) Kupujący może w pewnych warunkach zerwać umowę i zażądać odszkodowania.
2) Sprzedający ma prawo:
   a) Przy kupnie za gotówkę, zabronić wydania towaru inaczej niż za gotówkę;

b) Zerwać umowę i zażądać odszkodowania, jeśli zapłata nie będzie uiszczona lub będzie spóźnioną;

c) Jeśli kupującemu została ogłoszona niewypłacalność (konkurs) lub jeśli wogóle stał się on niewypłacalny, wstrzymać wydanie towaru kupującemu aż do chwili otrzymania gwarancji na sumę kupna, a to nawet w razie, jeśli kredyt był kupującemu obiecany. Tego prawa wstrzymania wydania towaru sprzedający jednak nie może wykonywać, o ile konosament, nie zawierający zastrzeżenia przeciw cesji, został w dobrej wierze nabyty przez osobę trzecią.

3) Zakontraktowana gatunkowość i ilość towaru powinna być osądzona w chwili wydania towaru (co należy uważać, jako „chwilę wydania" — wynika z poprzednich punktów),

4) Czas na reklamacje dotyczące stanu i ilości towaru zaczyna się dopiero od chwili nadejścia towaru do miejsca przeznaczenia.

5) Postanowienia w kontraktach na podstawie klauzuli **cif**, dotyczące czasu dostawy, odnoszą się do chwili wydania towaru, a nie do chwili jego nadejścia, o ile nie było inaczej umówione.

6) Gdy dokumenty są przedstawione kupującemu, nie ma on prawa odmówić zapłaty z powodu, że towar jeszcze nie nadszedł lub, że on jeszcze nie miał możności zbadać go, lub, że towar w czasie podróży zaginął, lub został uszkodzony. Co powyżej powiedziano o odmowie zapłaty, tyczy się również akceptowania weksla, o ile ten rodzaj zapłaty był umówiony.

Fraktfritt lub C. and F. (Franco fracht) z podaniem miejsca przeznaczenia:

Sprzedający ma obowiązek:

1) Na własny koszt wysłać towar do umówionego miejsca przeznaczenia;

2) Zapłacić wszelkie opłaty zarówno na miejscu załadowania, jak podczas transportu, jak np. opłaty portowe, opłaty wywozowe i t. p.;

3) Wydać kupującemu lub jego przedstawicielowi odnośny konosament do miejsca przeznaczenia, oraz — jeśli władze celne w kraju przeznaczenia tego żądają, świadectwo pochodzenia;

4) Ponosić ryzyko za towar aż do chwili jego wydania; jeśli towar ma być wysłany koleją żelazną do portu załadowania, tonaż uważa się za wydany w chwili, gdy został oddany w ręce urzędu kolejowego; jeśli natomiast towar jest wysłany statkiem, uważa się go za wydany w chwili, gdy został dostarczony wewnątrz burty okrętu.

Kupujący ma obowiązek:

1) Po wydaniu ponosić ryzyko za towar;

2) Przyjąć towar i zapłacić koszta wyładowania transportu w lichtugach i t. p. za wyjątkiem kosztów manipulacji towarem wewnątrz statku, które to koszta obciążają sprzedającego;

3) Zapłacić wszelkie zagraniczne podatki importowe, opłaty celne i nadbrzeżne, o ile takie istnieją;

4) Uiścić zapłatę wzamian za dokumenty (konosament i faktura), o ile nie było inaczej umówione;

5) Zapłacić tę część frachtu, która nie została pokryta przez sprzedającego, jednakże z prawem dla kupującego potrącenia odnośnej kwoty z sumy faktury. Obowiązek ten obciąża kupującego, nawet gdy zapłata ma być dokonana dopiero później; kupujący nie ma prawa do odszkodowania za odsetki z kwoty wyłożonej.

Klauzula C. and F. obejmuje pozatem następujące konsekwencje:

1) Sprzedający ma prawo:

a) Przy kupnie za gotówkę zarządzić, by towar był wydany kupującemu jedynie wzamian za gotówkę;

b) Zerwać umowę i żądać odszkodowania, jeśli zapłata nie będzie uiszczona lub będzie opóźniona;

c) W razie gdyby kupujący miał ogłoszoną niewypłacalność (konkurs), lub jeśli zawiesił wypłaty lub wogóle stał się niewypłacalnym, sprzedający ma prawo wstrzymać wydanie towaru kupującemu, aż do chwili, gdy będzie dana gwarancja na sumę faktury, nawet gdyby w kontrakcie dana była obietnica kredytu. — Jednakże sprzedający nie może korzystać z tego prawa, jeśli konosament, niezaopatrzony w zastrzeżenie przeciw cesji, został nabyty w w dobrej wierze przez osobę trzecią;

2) Stan gatunkowy i ilościowy towaru powinien być osądzony w chwili wydania towaru.

3) Czas zgłaszania reklamacji odnośnie gatunkowości i ilości towaru zaczyna się dopiero od chwili nadejścia towaru do miejsca przeznaczenia;

4) W umowach na podstawie C. and F. przepisy dotyczące czasu dostawy odnoszą się do wydania towaru, a nie zaś do jego nadejścia, o ile nie było inaczej umówione.

5) Gdy dokumenty są przedstawione kupującemu, nie ma on prawa odmawiać wykonania zapłaty z powoływaniem się na fakt, że towar jeszcze nie nadszedł, ani że nie miał on jeszcze możności zbadać towaru, albo że towar w ciągu transportu zaginął, albo został uszkodzony. Co powiedziano wyżej odnośnie odmowy zapłaty, tyczy się również odmowy akceptu na weksłu, o ile taka forma zapłaty była umówiona.

Poselstwo R. P. w Sztockholmie

DOSTAWY POLSKIEJ SMOŁY Z DRZEWA DO ANGLJI.

Rynek angielski jest poważnym konsumentem smoły z drzewa.

Największymi dostawcami są Rosja i kraje skandynawskie.

Pod względem jakości polski towar konkuruje z rosyjskim, zaś skandynawski jest lepszy od polskiego, głównie z uwagi na większą zawartość terpentyny.

Obecnie rynek angielski płaci za towar w beczkach około Ł 7.- za 1.016 kg. cif Londyn.

Pod względem jakości rynek angielski stawia następujące wymogi:

a) Kolor musi być jasny,

b) konsystencja musi być jednolita,

c) zawartość wody i kwasu powinna być jaknajmniejsza,

d) ciężar specyficzny powinien być jaknajbliżej 1,060.

W Polsce wyrabia się smołę dwoma sposobami: zapomocą „Kiln" (kopiec) i „Oven" (piec). „Kiln-Tar" jest uznany za lepszy od „Oven-Tar".

Rodzaje opakowania są następujące:

a) beczki dębowe o pojemności ok. 200 kg.,

b) całe beczki szwedzkiego typu o pojemności ok. 160 kg brutto, wzgl. 130 kg netto,

c) półbeczki szwedzkiego typu o pojemności ok. 80 kg brutto, wzgl. 65 kg netto.

Pozatem używane są w Polsce jeszcze wagony-tanki o pojemności 15.000 kg. Tanki takie dostarcza do stacyj taryfowych, t. j. do takich stacyj, z których transport do Gdańska może się odbywać po ulgowych stawkach, forma White Sea et Baltic Co, P. et I. Danischewsky, Ltd. Concordia Works, London E. 14.

Firma ta posiada w Gdańsku dwa przedsiębiorstwa: rafinerję smoły oraz skład eksportowy. Dzięki sprawnej organizacji eksportu oraz ułatwieniom przy odbiorze towaru Danischewsky Ltd. zdobyła prawie monopol eksportu smoły z drzewa z Polski; mianowicie eksporter, który bezpośrednio wysyła towar do Anglji, musi czekać na zapłatę do chwili stwierdzenia przez odbiorcę angielskiego jakości towaru oraz wysokości strat naskutek wycieku, który się bardzo często zdarza. Natomiast powyższa firma odbiera towar na stacjach towarowych, płacąc gotówką i ponosząc pełną odpowiedzialność za wszelkie ewentualne braki w jakości i opakowaniu.

Ceny płacone przez tę firmę za towar polski franco kolej, stacje taryfowe, są następujące:

a) wagony-tanki: zł. 90 za 1000 kg;

b) beczki dębowe o pojemności 200 kg: zł. 127;

c) beczki szwedzkiego typu o pojemności 160 kg. brutto wzgl. ok. 130 kg. netto: zł. 130;

d) beczki szwedzkiego typu o pojemności 80 kg brutto wzgl. 65 kg netto: zł. 145;

Cło przywozowe od smoły z drzewa wynosi w Anglji 10% ad valorem. P. I. E.

ZAPOTRZEBOWANIE RYNKU ANGIELSKIEGO NA OWOCE I JAGODY.

Firmy importowe angielskie, przewidując brak owoców i jagód w Wielkiej Brytanji wskutek panujących do niedawna mrozów, zainteresowały się w szczególności możliwością importu z Polski czarnych porzeczek, jagód, agrestu, czereśni i wiśni. Zdaniem tych firm, ceny na powyższe artykuły będą w tym sezonie znacznie wyższe od cen zeszłorocznych.

Firmy angielskie chciałyby uzyskać od eksporterów polskich oferty bezpośrednie z podaniem ilości, jakie mogłyby z Polski być eksportowane. Sprzedaż towaru odbywałaby się na warunkach komisowych.

POZWOLENIA PRZYWOZOWE W ARGENTYNIE.

W związku z informacjami o argentyńskich przepisach dewizowych podanemi w Nr. 15 naszego Biuletynu zaznaczyć należy, że skrócenie terminu ważności uprzednich zezwoleń przywozowych należy rozumieć w ten sposób, że towar importowany na zasadzie takiego pozwolenia nie może przybyć do Argentyny wcześniej niż w 12 dni po otrzymaniu pozwolenia. Natomiast termin ważności pozwolenia upływa w 120 dni od daty jego wydania, czyli, że towar nie może nadejść po upływie 120 dni. Okres 12-dniowy między wydaniem pozwolenia a przybyciem towaru może być w wyjątkowych okolicznościach skrócony, np. gdy importer udowodni, że towar nadszedł drogą lotniczą.

Należy zaznaczyć, że od 10 marca r. b. obowiązuje specjalna istrukcja dla importerów i nowy wzór formularza (Nr. 104) używanego do otrzymania pozwoleń.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU ROŚLIN STRĄCZKOWYCH W SENEGALU.

Pewne, choć ograniczone możliwości istnieją dla eksportu polskiej fasoli i grochu do Senegalu.

W ostatnim sezonie do Dakaru nadeszła partja fasoli polskiej, zakupiona za pośrednictwem Marsylji.

Według danych statystycznych importowano do Senegalu i Sudanu Franc. następujące ilości roślin strączkowych suchych w 1934 r.:

	w 100 kg. brutto	we frank. franc.
Francja	68.311	204.633
Belgja	3.605	10.483
Holandja	13.240	40.520
Portugalja	5.823	17.469
Sowiety	5.700	17.100
Rumunja	17.700	53.100
Inne	77.160	544.957
Razem	191.539	544.957

Wskazanem jest nawiązanie bezpośrednich stosunków w tej branży z Sudanem przez poważnych i wyrobionych eksporterów polskich, którzy mogą wywozić towar, odpowiadający wymogom rynku odbiorczego.

P. I. E.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 27 MAJA DO 7-GO CZERWCA 1935 R.

CHINY. Z ważnością od 1 czerwca rb. rząd chiński wprowadził 10%-owy specjalny dodatek do dotychczasowych ceł wwozowych.

Glazurowany mechaniczny papier do druku w rolkach o przekroju ponad 71 cm o wadze 46 do 58 g za każdy metr kwadr. zawierający powyżej 70% mechanicznej celulozy został zaliczony do poz. 548 (b) taryfy celnej wwozowej i podlega opłacie 2.60 g. u. za q.

CZECHOSŁOWACJA. Rozporządzeniem Min. Rolnictwa z 23. V. br. pozostają przez miesiąc czerwiec bez zmiany ceny monopolowe i warunki sprzedaży makuchów pochodzenia zagranicznego, ustalone poprzednio do końca maja br.

Ceny wysłodków buraczanych pochodzenia zagranicznego ustalone były do końca czerwca (patrz I. E. Nr. 9).

FRANCJA. Dekretem z dnia 27. V. 1935 przeprowadzona została zwyżka ceł na następujące towary:

Nr. tar.			Tar. General. fr.	Tar. Minim. fr.
ex 30.		Tłuszcz zwierzęcy za wyjątkiem tranu rybnego osobno niewymieniony.		
	A.	Łój twardy przeznaczony do produkcji mydła — 100 kg.	124	62
		inne	146	73
		niestwardniały t. zw. łój prasowany za 100 kg	220	110
		wyżej niewymieniony 100 kg.	104	52
	B.	Smalec świński przeznaczony dla przemysłu lub słonina dla celów przemysłowych skażona naftą i nie nadające się do jedzenia za 100 kg.	200	100
	C.	Oliwa ze smalcu świńskiego do smarowania maszyn za 100 kg.	146	73
		inna za 100 kg.	748	374
	E.	Pod A, B, C, D, tłuszcz niewymieniony stwardniały, przeznaczony do produkcji mydła za 100 kg.	124	62
		inny za 100 kg.	146	73
		niestwardniały za 100 kg	104	52
ex 32		Tłuszcz do garbowania (Degras) ze skór za 100 kg.	40	20
ex 476 bis		Skóry przygotowane to jest takie, które po garbowaniu zostały apretowane. Skóra lakierowana i jej części: kozia i barania ad valorem	40%	10%
		inne ad valorem	48%	12%
476 ter.		Przygotowane skóry, inne, zaprawione łojem lub Degrasem koloru naturalnego, farbowane, z wyciśniętym deseniem, glansowane, matowane, czernione, pomalowane, kratkowane.		
	A.	Skóry krowie, wołowe, bycze, końskie. ośle z mułów i inne duże skóry za wyjątkiem wymienionych w poz. 476 tar. C.: części podbrzusza i odpadki ad valorem	32% (1)	8% (1)
	B.	skóry kozie i koźlęce, baranie, cielęce, włącznie ze skórą z szyi, brzucha i odpadki ad val.	32% (1)	8% (1)
		skóry cielęce i inne małe skórki ad valorem	28% (1)	7% (1)
484		Rękawiczki z futra, podszyte futrem, z częściami skóry, tkanin, trykotu itd. ad valorem	88% (1)	22%
		z wszelkiego rodzaju skóry w połączeniu z tkaniną i trykotem ad valorem	88%	22%

HOLANDJA. Wstęgi, taśmy i sznurowadła bez gumy (prócz wełn. i półwełn.) oraz z gumową tasiemką. Okres skontyngentowania 1. VI. 35 — 1. V. 36. Rok bazowy (1932) i ustawowo przysługujące kontyngenty (30% wartości i 40% wagi) pozostają bez zmian.

Zapałki. Okres skontyngentowania 1. VI. 35. — 1. VI. 36. Lata bazowe (1932/33) i ustawowo przysługujące kontyngenty (30% wagi brutto) pozostają bez zmian

Węgorze. Okres skontyngentowania 1. VI 35 — 1. VI. 36. Lata bazowe (1931/32/33) bez zmian. Ustawowo przysługuje zamiast 25% wartości — 25% wagi netto.

Ryby morskie. Okres skontyngentowania 1. VI. 35 — 1. VI. 36. Lata bazowe (1930/31/32) bez zmian. Ustawowo przysługujące kontyngenty zostały zniżone z 50% do 30% wagi netto.

Przędza ze sztucznego jedwabiu. Okres skontyngentowania 1. VI. 35 — 1. XI. 35. Lata bazowe (1933/34) bez zmian. Ustawowo przysługujące kontyngenty podwyższono z 70% na 80% wagi netto.

Mimo zapowiedzi Ministra Spraw Ekonomicznych zniesienia skontyngentowania importu do Holandji bieli cynkowej i litoponów (patrz „Inf. Eksp." Nr. 15 str. 11) ukazało się zarządzenie przedłużające skontyngentowanie tych artykułów na okres 1. VI. 35. — 1. XI. 35. — Zmieniono okres bazowy z 1. II. 34. — 1. VI. 34 na 1. VI. 34 — 1. IX. 34. Ustawowo przysługuje 100% wagowego importu w okresie bazowym.

Przedłużenie okresu skontyngentowania tłumaczy się wzmożonym importem z Belgji w związku z dewaluacją franka belgijskiego.

Pozatem zapowiedziano ponowne podwyższenie cła na biel cynkową, by podwyższyć ceny bieli cynkowej wewnątrz kraju do stopnia, któryby umożliwił rentowną produkcję tego artykułu w Holandji.

Ministerstwo Finansów obwieściło komisyjnie ustalone ceny na świeże i mrożone mięso jak następuje: wołowe i cielęce, świeże lub mrożone 45 hfl. za 100 kg; końskie świeże lub mrożone 40 hfl. za 100 kg.

Od dnia 23. V. 35 obowiązują następujące stawki celne na mięso: (od 100 kg brutto): wołowina i cielęcina, świeża i mrożona — hfl. 45: konina, świeża i mrożona — hfl. 40.

Do powyższego cła dochodzą podczas czerwca: hfl. 9,— dla wołowiny i cielęciny oraz hfl. 5.— dla koniny.

a) wywiezione z obszarów nawiedzonych grzybem czarnym: 2.0.0 Ł za tonę (dotychczas 1.5.0 Ł za tonę);
b) wywiezione z innych miejscowości: 1.17.6 Ł za tonę (dotychczas 0.17.VI. Ł za tonę).

RUMUNJA. W myśl okólnika z dnia 1. VI. 1935 żądane są przy wwozie towarów legalizowane faktury handlowe. Faktury należy dołączać w trzech egzemplarzach.

Z dniem 11. VI. 35 wchodzą w życie nowe postanowienia w sprawie rumuńskiej reglamentacji handlu zagranicznego. Zmiany dotyczą zwłaszcza kwestyj dewizowych. Zasada kontyngentowania przywozu zostanie nadal utrzymana, natomiast wszelkie dewizy, pochodzące z eksportu muszą być w całości oddawane Bankowi Narodowemu po kursie oficjalnym. Bank Narodowy przekazuje eksporterom równowartość i udziela premij eksportowych. Fundusz na premje te ma powstać z nowych opłat przywozowych. Zapowiedziana jest rewizja dotychczasowych układów rozrachunkowych z państwami zagranicznemi.

SZWECJA. Niedawno uchwalone przez parlament zwyżki celne na fajans, wyroby platerowane i bakelitowe weszły w życie z dniem 1. VI. 1935 r.

TURCJA. Ponieważ budowa fabryk papieru i szkła w Turcji jest na ukończeniu przewiduje się w najbliższym czasie zniesienie 33⅓%-owej zniżki celnej, przewidzianej w ustawie z dnia 31. V. 1931 r.

WĘGRY. Rozporządzeniem rządu Nr. 3900/1935 M. E. rozszerzono zakaz przywozu na następujące towary:

40. Kawa
41. Herbata
42. Pieprz, pieprz jamajski (goździkowy)
45. Cynamon
61. Wyka, peluszka; kąkolnica
75. Nasiona traw
87. Winogrona świeże
90. Cytryny
100. Kasztany
105. Ogórki świeże
108. Fasole świeże i groch świeży
110. Kalafiory
128. Wódki
131. Moszcz winogronowy i wino
134. Wody mineralne
159. Czekolada i wyroby czekoladowe
163. Konserwy owocowe
171. Preparaty rosołowe
174. Wszelkie otręby
178. Wszelkie makuchy.
271. Siarczany:
z d.) siarczan chromu
h. siarczan miedzi, witrjol admoncki
273. Siarczany: potasu, sodu, wapnia i baru: tiosiarczan sodu; dwusiarczan sodu, potasu i wapnia; wodorosiarczany
291b. Dwutlenek siarki, fosgen

Uwaga do pozycyj: 331—334. Oleje podlegające ocleniu według tych pozycyj w rezerwoarach o wadze poniżej 25 kg (olej lniany, chiński olej drzewny, olej słonecznikowy, arbuzowy, rycynowy, rzepakowy, olej z oliwy i orzecha ziemnego i olej sulfurowy)

336. Wszelkie tłuszcze rybie
344. Tłuszcze zestalone w stanie skażonym
361. Stężony tłuszcz maszynowy i dziegieć
414k. Czerń ze sadzy i kości filtry z węgla
497a. Papier gazetowy
509c. Prawdziwy papier pergaminowy i papier osobno niewymieniony
599. Aksamit i tkaniny jedwabne podobne do aksamitu.
617. Tiul i tkaniny podobne do tiulu
620. Dżet, korale i pajety do celów włókienniczo-przemysłowych
652. Skóry wierzchnie wyprawy mineralnej do wyrobu obuwia nie lakierowane: c) koźle lub kozie
652. Skóry do wyrobu rękawiczek
683. Lampki bez armatur do żarówek elektrycznych
690. Wszelkie szkło taflowe, polerowane
696. Odporne na kwasy i ług cegły i inne artykuły techniczne z materjałów kamiennych lub innych materjałów palonych (z wyjątkiem porcelany), powleczone glazurą lub bez glazury
711. Wyroby z kamieni
757. Kroje, lemiesze, narogi, płozy
780. Nity, zakówki, wałki śrubowe, z żelaza
798. Zastawa stołowa: b) ostrza nożowe z żelaza lub stali
806. Lokomobile
814. Maszyny do uprawy gleby i ich części
815. Żniwiarki, kosiarki i maszyny do zbierania zboża oraz ich części
819. Inne maszyny i aparaty rolnicze oraz ich części
827. Maszyny narzędziowe do obróbki drzewa oraz części tych maszyn
844. Maszyny do pisania, liczenia i składania czcionek
846. Kasy rejestrujące i jej części
847. Biurowe maszyny i aparaty do powielania i kopjowania
851. Koła zębate, ślimakowe, łańcuchowe
857. Lampy radjo-nadawcze
876. Podwozia samochodowe i ich ramy również w stanie rozłożonym ze zmontowanym silnikiem, z karoserją samochodową, oddzielnie sprowadzane ich części
914. Smyczkowe instrumenty muzyczne
918. Uwaga a) Płyty gramofonowe o wadze sztuki powyżej 150 g oraz płyty do nauczania języków bez względu na wagę
922a. Struny stalowe lub metalowe
924. Mechanizmy do zegarków kieszonkowych
925. Koperty do zegarków kieszonkowych.
926. Zegarki kieszonkowe
931. Towary korkowe osobno niewymienione
960. Zęby sztuczne
968. Filmy wyświetlone.

Przy imporcie powyższych towarów obowiązuje specjalna opłata celno - manipulacyjna w wysokości ½% od wartości faktury.

WŁOCHY. W „Gazetta Ufficiale" z dnia 27 maja br. ogłoszony został król. dekret z daty 2 maja br. podwyższający cło do ołowiu i jego pochodnych oraz niektórych artykułów elektr. a mianowicie:

poz. 379 ołów i jego stopy:	
a) we wlewkach i złomach	45 lir. od 100 kg
b) w arkuszach i drutach	65 „ „ 100 kg
c) w rurach	65 „ „ 100 kg
poz. 380 czcionki z ołowiu i stopów	144 „ „ 100 kg

poz. 381	tubki do farb, dla celów kosm. i t. p. z ołowiu i stopów:		
	a) lakierowane, srebrne, złocone i w inny sposób zdobione	139 „	„ 100 kg
	b) inne	115 „	„ 100 kg
poz. 382	wyroby z ołowiu i stopów, niewym.:		
	a) lakierowane, srebrzone lub złocone	261 „	„ 100 kg
	b) inne	149 „	„ 100 kg
poz. 455	akumulatory elektr. o wadze:		
	a) powyżej 10 kg	168 „	„ 100 kg
	b) do 10 kg	238 „	„ 100 kg
	c) do 1 kg	314 „	„ 100 kg
poz. 464	części metalowe akumulatorów wagi:		
	a) ponad 5 kg	141 „	„ 100 kg
	b) do 5 kg	165 „	„ 100 kg
	c) do 1 kg	195 „	„ 100 kg
poz. 679	tlenki:		
	h) ołowiu	65 „	„ 100 kg
poz. 680	węglany:		
	d) ołowiu	57 „	„ 100 kg
poz. 727	octany i pirolignity niewym.:		
	b) octan ołowiu	63,30 „	„ 100 kg
poz. 945	przewody i kable elektr. i izolow. złożone z jednej lub więcej żył izolowanych, okryte żelazem lub innym metalem, również kable podmorskie:		
	a) o średnicy zewn. drutu powyżej ½ mm	246,75 „	„ 100 kg
	b) o średnicy zewn. drutu ½ mm i niżej	276.— „	„ 100 kg

Wnioski na przywóz towarów, na które istnieje zakaz wwozu do Włoch należy kierować za pośrednictwem odnośnych syndykatów do Ministerstwa Korporacji.

Wnioski w sprawie wwozu maszyn i ich części zarówno jak surowców należy kierować do związku przemysłowców, skąd po uzyskaniu opinji będą kierowane do Min. Korporacji.

W „Gazzetta Ufficiale" z dnia 20. ub. m. ogłoszony został dekret Ministra Finansów z daty 9 maja 1935, który w uzupełnieniu dekretu z 8 grudnia 1934, nakłada na wszystkie osoby prawne i fizyczne narodowości włoskiej obowiązek deponowania w Banku Włoskim wszystkich posiadanych papierów zagranicznych i włoskich wydanych zagranicą.

W myśl więc dekretu, wszystkie banki, towarzystwa, firmy i inne osoby prawne jak również fizyczne narodowości włoskiej, z siedzibą w królestwie włoskiem lub w posiadłościach, obowiązane są oddać do dni 20 w przechowawczy depozyt imienny w Banku Włoskim na rachunek Nar. Instytutu dla wym. z zagr. wszystkie posiadane przez siebie papiery wartościowe zagraniczne lub włoskie emitowane zagranicą. Papiery powyższe deponować można również w bankach występujących jako ajencje Banku Włoskiego (Banco di Napoli, Banco di Sicilia, Banca Commerciale Italiana, Credito Italiano, Banco di Roma) lub też w innych bankach krajowych lub zagranicznych, jednak na rachunek powyżej wymienionych ajencyj Banku Włoskiego. (Art. 1).

Złożenie papierów na depozytowem koncie przechowawczym nie ujmuje prawa dysponowania niemi przez właściciela, za wyjątkiem warunku przestrzegania przepisów o cesji dewiz i handlowaniu papierami wydanemi zagranicą. Bank przechowujący depozyt realizuje kupony, wpłacając na rachunek deponenta równowartość w lirach według kursu dnia zapadłości. (Art. 2).

Natomiast zwolnione są od tego obowiązku osoby, które wpłacą równowartość ulokowanych papierów w banku zagranicznym, w walucie zagranicznej. Minister Finansów w poszczególnych wypadkach może zwolnić od obowiązku deponowania papierów pod warunkiem złożenia odpowiedniej gwarancji.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

Firma belgijska obejmie przedstawicielstwa firm polskich, eksportujących nabiał, głównie jaja. — E/9349/92/Ch.

Firma agenturowa mająca siedzibę w Brytyjskich Posiadłościach Malajskich zainteresowana jest zastępowaniem interesów polskich eksporterów na tamtejszym terenie. E/14359/3B/Ch.

Agent w Antwerpji pragnie objąć reprezentację eksporterów makuchów i ziemiopłodów E/9350/92/Ch.

Pośrednik niemiecki zainteresowany jest ofertami na surowce i półfabrykaty, przeznaczone do reeksportu. E/14342/3U/Ch.

Firma belgijska pragnie nawiązać kontakt z eksporterami wyrobów metalurgicznych, celem dalszego reeksportu do Stanów Zjednoczonych Ameryki Półn. E/9351/92/Ch.

Firma angielska pragnie importować z Polski jelita owcze i baranie. R/14250/29/Gi.

Liczne firmy w Holandji interesują się importem skrzynek do cygar, na które na tutejszym rynku jest znaczny zbyt. P/12644/40/C.

Firma francuska poszukuje dostawców wyrobów koszykarskich. P/15064/3R/Sz.

Damskie torebki skórzane poszukiwane są na rynku amerykańskim Szczegóły w Instytucie. P/14888/64/Sz.

Eksperterów wód mineralnych poszukuje firma amerykańska. P/14039/47/Sz.

Firma agenturowa w Budapeszcie interesuje się nawiązaniem kontaktu z polskiemi wytwórniami sztucznego rogu i farb. P/14867/47/Ż.

Firma agenturowa w Johannesburgu poszukuje przedstawicielstw polskich wytwórni. P/14969/21/Ż.

Bliższe informacje w poniższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY PODATKOWE

ULGI W ZRYCZAŁTOWANYM PODATKU PRZEMYSŁOWYM NA ROK 1935.

Ministerstwo Skarbu na podstawie art. 39 ustawy o państwowym podatku przemysłowym (Dz. U. R. P. z r. 1934 Nr. 76 poz. 716) upoważnia Urzędy Skarbowe do tymczasowego ograniczenia poboru zryczałtowanego podatku przemysłowego od obrotu za rok

1935 w wypadku stwierdzenia znacznego spadku obrotów w roku 1935 w porównaniu z obrotem, przyjętym za podstawę obliczenia ryczałtu.

Umorzenia części zryczałtowanego podatku za rok 1935 dokonają Izby Skarbowe (Wydział Skarbowy) z końcem grudnia 1935 roku (w terminie do dnia 31 grudnia 1935 r.) po prowizorycznem obliczeniu wysokości osiągniętego w 1935 r. obrotu.

Umorzenie może conajmniej obejmować różnicę pomiędzy wymiarem zryczałtowanego podatku za r. 1935, a podatkiem przypadającym od prowizorycznie ustalonego obrotu w tym roku.

Ulgi z powyższego okólnika mogą być udzielane w wypadkach zasługujących na szczególne uwzględnienie, jedynie na indywidualne podania płatników, wnoszone najpóźniej do dnia 15 lipca 1935 r.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

CZY RYBA MORSKA STANOWI KONKURENCJĘ DLA MIĘSA, RYBY RZECZNEJ, JEZIORNEJ I STAWOWEJ?

Można zaryzykować określeniem, że wszelka konkurencja ekonomiczna da się sprowadzić do dwóch typów: jednego, gdy dwóch chce iść koniecznie tą samą drogą, robić to samo, chociażby dla różnych celów, i drugiego, gdy dwóch aspiruje do wpólnego identycznego źródła dochodu, czyli „poluje na jedną i tą samą kieszeń".

Nawiasem powiedzmy, że wszelkie konkurencje życiowe są niemal zawsze urojonemi. Ani bowiem niema potrzeby nigdy iść tą samą drogą co „konkurent", ani mieć to samo źródło dochodu. I jeszcze dodajmy: urojona konkurencja pochodzi z nieumiejętności stawiania sobie celów, z naiwnego stawiania sobie rzeczy fizycznych, lub ich symboli jako celów: stąd nieunikniona „ostra" konkurencja, gdzie, jak w naturze, — nieograniczone pole działania.

I w wypadku „konkurencji" ryby morskiej na rynku wewnętrznym z mięsem, rybą rzeczną, jeziorną i stawową mamy tak samo głównie konkurencję urojoną, i to drugiego typu: domniemanego aspirowania do jednego i tegoż źródła dochodu, którym ma być w tym wypadku „kieszeń konsumenta".

Sprawa nie jest tak błahą, jak na pozór by się wydawać mogło. To poczucie konkurencyjności ryby morskiej z rybą słodkowodną i z gospodarstwa rybnego, oraz z mięsem jest powszechne. Jest to „to o czem się nie mówi" a co jednak niewątpliwie działa, kiedy, powiedzmy, pocichu się zamraża propagandę i plany wprowadzenia w należytym stopniu ryby morskiej na rynek wewnętrzny. Jak my tu mamy popierać ten „niemal import" ryb złowionych na pełnem morzu. lub i przy brzegu, kiedy mięsa nie można sprzedać, popyt na rybę słodkowodną również mały?.

A może uznać takie rozumowanie za słuszne, pozostawiając każdemu, niech robi swoje: niech wszyscy, którzy uważają, że rozpowszechnienie ryby morskiej godzi w interesy handlu mięsem i rybą słodkowodną. hamują rozpowszechnienie ryby morskiej, niech natomiast ci, którzy są w jej rozpowszechnieniu zainteresowani — prowadzą nadal swą pionierską pracę.

Zgóry można powiedzieć, że taki stan rzeczy, który właśnie mamy do dziś dnia, nie pozwoli posunąć sprawy zwiększenia konsumcji ryb morskich w Polsce naprzód. Takich, którzy przekonani są, że konsumcja ryby morskiej poprostu aspiruje do konsumenta mięsa i ryby słodkowodnej jest nieobliczalnie wiele i ich to biernemu oporowi zawdzięczać możemy nikłe perspektywy rozpowszechnienia ryby morskiej w głębi kraju.

Tymczasem całe rozumowanie obrońców dotychczasowej konsumcji polega na urojeniu. Pozory mylą. Mimo całego podobieństwa artykułu i jego fizjologicznej wartości ryba morska jako pokarm, jak pod względem jakości, tak i pod względem ceny i społecznego zastosowania jest tak odmienna od ryby słodkowodnej i mięsa, że nie można mówić w każdym razie o wkraczaniu zastępczym do dotychczasowej konsumcji wewnętrznej.

Przeciwnie, bardzo często artykuł wcale nie zastępczy i niewinnie dla jakiejkolwiek konsumcji przedstawiający się może okazać się obniżającym w wysokim stopniu tonus życiowy i ekonomiczny i rujnować konsumcję innych artykułów: dość nadmienić alkohol i tytoń, których konsumcja może być uważana za działającą konkurencyjnie z konsumcją najrozmaitszych innych artykułów, zależnie od środowiska, cen, zamożności etc.

Ryba morska w swej specyficzności i przy niskiej cenie, jako artykuł masowej konsumcji jest i może **również u nas się okazać** przyśpieszaczem, katalizatorem, w procesie uprzemysłowienia, wzmocnienia zewnętrznej konkurencyjności w okresie ciężkiego kryzysu i dodatkowych skutków szybkiego przyrostu ludności. Dowodzi tego przykład Japonji, która bez ryby morskiej nie doszłaby z pewnością w warunkach przeludnienia do tak szybkiego rozkwitu nowoczesnego. wystarczająco uprzemysłowionego państwa.

(Dok. nastąpi)

— TEGOROCZNY SEZON KONSERWACJI MATJASÓW DLA GDYNI — STRACONY. Jak wiadomo gdyńska Chłodnia Rybna w obecnym stanie posiada niewspółmiernie mocną siłownię, rozliczoną na znacznie większe pomieszczenia, podlegające chłodzeniu, aniżeli istniejące obecnie. W planie była budowa specjalnego magazynu chłodzonego do przechowania śledzi, pomiędzy istniejącą chłodnią a magazynem śledziowym w pierwszej linji nabrzeża, nie korzystającym z urządzeń chłodniczych.

Budowa miała się rozpocząć w tym roku i wszystko było przygotowane do przetargu, jednakże oddanie robót nie nastąpiło. Sezon tegoroczny dla przechowywania przedniejszych gatunków śledzi, których dotąd Gdynia nie była w stanie przechowywać, jest już stracony. Obecna sytuacja w Gdańsku, która niezmiernie skomplikowała również sprawy handlu śledziowego stawia kwestje urządzenia przynajmniej jednego magazynu chłodzonego na śledzie w Gdyni znowu do rzędu zagadnień najaktualniejszych.

Sytuacja na rynku śledziowym w Gdyni — bez zmian.

ODJAZDY STATKÓW GDYNIA–GDAŃSK

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten)

Do portów bałtyckich: Gdynia — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
Baltic Ports: Gdynia — Danzig — Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska“ S. A.

Daty odjazdów – Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Helsingfors sobota
Capella	2. 7.	6. 7.	12. 7.	13. 7.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finnish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Wyborga — Kotka

H. Lenczat i S-ka

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 7. 7.

Do Rygi (Riga) i Bremy

Aug. Wolff Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Ryga środy
Achilles	1. 7.	3. 7.

Do Rygi i Lübeck

H. Lenczat i S-ka

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 27. 6.　　s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 4. 7.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York an to Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 3. 7. i 12. 7

„Żegluga Polska S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 6. 7.

Do Stockholmu i Göteborga

Rummel & Burton

s/s Citta di Bergamo — z Gdyni 4. 7.

Do Helsingborg — Malmö — Göteborg

Behnke & Sie

s/s Egon — z Gdyni 1. 7.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

ż/m Erna — z Gdyni 11. 7.

Do Karlskrony

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 12. 7.

Do Ahus — Malmö — Halmstad — Helsingborg — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 10. 7.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 12. 7.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

	Odjazdy — Sailings	
	Gdynia	Gdańsk
s/s	wtorki i soboty	wtorki i soboty
Lulealf	29. 6.	2. 7.
Wilh. Russ	2. 7.	6. 7.

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 9. 7. — z Gdańska 13. 7.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich, oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all Transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Oslo i innych wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen) (Oslo and other East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Santa Cruz — z Gdyni 1. 7.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i innych zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Ursa — z Gdyni 8. 7.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów, Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports. Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Puck — z Gdyni 2. 7. — z Gdańska 5. 7.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. —

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.

Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Lenczat & Co sp. z o. o.

s/s Wiborg — z Gdyni 3. 7.

Aug. Wolff Sp. z o. o.
Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Hans Carl	1. 7.	3. 7.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich
Notice: Through B/L to all Transatlantic and Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Odjazdy — Sailings

	Gdynia	Gdańsk
s/s Butt	8. 7.	10. 7.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.
Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Hel	2. 7.	5. 7.	13. 7.
Śląsk	9. 7.	12. 7.	20. 7.

Ferdynand Prowe. Sp. z o. o.
s/s Butt — z Gdyni 8. 7. — z Gdańska 10. 7.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.
s/s Irene — z Gdyni 1. 7.

Do Londynu

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)
s/s Lech — z Gdańska 2. 7. — z Gdyni 4. 7.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)
s/s Baltonia — z Gdańska 9. 7. — z Gdyni 11. 7.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)
s/s Lwów — z Gdańska 2. 7. — z Gdyni 4. 7.
s/s Lublin — z Gdańska 9. 7. — z Gdyni 11. 7.

Do Liverpool i Manchester

F. G. Reinhold Ltd.
s/s Taarnbolon — z Gdyni 4. 7.

Do Leith — Grangemouth — Aberdeen

F. G. Reinhold Ltd.
s/s Hagne — z Gdyni 29. 6.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.
s/s Seine — z Gdyni 7. 7.

Do Le Havre

Polsko - Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
s/s Warszawa — z Gdyni 6. 7.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Sevilla — z Gdyni 3. 7.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan - Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Sevilla — z Gdyni 3. 7.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.

Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Gdynia — porty hiszpańskie (Walencja — Barcelona)

Polska Agencja Morska (P. A. M.)

s/s Nordsöen — z Gdyni 3. 7.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Caledonia — z Gdyni 10. 7.

Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Broholm — z Gdyni 19. 7.

Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo

Rummel & Burton

s/s Fior di Mandorlo — z Gdyni 30. 6.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Nordland — z Gdyni 7. 7. s/s Algeria — z Gdyni 8. 7.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich

Notice: Through B/L to all Levante Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Carplaka — z Gdyni 29. 6. s/s Scanyork — Gdyni 4. 7.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Pułaski — 18. 7. i 17. 8.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

m/s Suecia — z Gdyni 4. 7.

Bergenske Baltic Transports Ltd.
s/s Mercator — z Gdyni 8. 7.

Gdynia -- Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques
Bergenske Baltic Transports Ltd.
m/s Kaaparen — z Gdyni 23. 7.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singa pore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)
Polska Agencja Morska (PAM)
s/s Teucer — z Gdyni 6. 7.

Gdynia — Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon
Bergenske Baltic Transports Ltd.
s/s Rinda — z Gdyni 16. 7.

Gdynia — Adelaide — Melbourne — Sydney — Newcastle — Brisbane
Polska Agencja Morska

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

29 czerwca

s/s CARPLAKA lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku, Am. Sc. Line
s/s LULEAÄLF lin. z Hamburga dla wyładowania i ładowania, Prowe
s/s BUTT lin. z Antwerpji i Rotterdamu dla wyładowania i ładowania, Prowe
s/s HAGUE lin. po ładunek do Leith, Reinhold
s/s TUECER lin. dla ładowania na Daleki Wschód, PAM
ż/m KERSTIN z drobnicą ze Stockholmu i ład. do Stockholmu, Wolff
s/s LYGIA po węgiel, Speed
s/s ASCANIA po węgiel, Speed
s/s HAMMONDLANE ze złomem, Behnke & Sieg
s/s SHEAF BROOK po węgiel, Behnke & Sieg

30 czerwca

s/s TÄRNAN dodatk. lin. z Rotterdamu z bananami i drobnicą również dla ładowania PAM.
s/s FIOR DI MANDORLO ze Stockholmu po ładunek do Hiszpanji i Italji, Rum. & Burton
ż/m WANDIA z blokami granitow. i po makuchy, Wolff
s/s ANGELINA LAURO po węgiel, Behnke & Sieg
s/s VARENGFJELL z rudą, Behnke & Sieg
s/s HELFRID po węgiel, Bergenske
s/s TRIO po węgiel, Bergenske
ż/m QUO VADIS ze złomem, Rummel & Burton

1 lipca

s/s LECH lin. (lub 3-go via Gdańsk) z Londynu z towarami, Polbrit
s/s KOŚCIUSZKO lin. z N. Yorku z pocztą, pasażerami i towarami, Gdynia Ameryka L. Ż.
s/s HANS CARL lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Wolff
s/s URSA lub subst. lin. zachodnio-norweska dla wyładowania, Bergenske
s/s LWÓW lin. (lub 3-go via Gdańsk) z Hull z towarami, Polbrit
s/s SANTA GRUZ lin. wschodnio-norweska dla wyładowania i ładowania, Bergenske
s/s CAPELLA lin. z Helsinek i Tallinna dla wyładowania i ładowania, Żegluga Polska
s/s ACHILLES lin. z Bremy dla wyładowania i ładowania do Rygi i Bremy, Wolff
s/s EGON lin. zachodnio-szwedzka dla wyładowania i ładowania, Behnke & Sieg
s/s IRENE lin. z Amsterdamu dla wyładowania i ładowania Reinhold
s/s PAX lin. z Rotterdamu dla wyładowania i ład., Wolff
s/s CANADIA lin. z portów sycylijskich dla wyładowania, Bergenske
s/s ARNIS ze złomem, Rummel & Burton
s/s TANTO po węgiel, PAM.
ż/m ADI ze złomem i po makuchy, Rummel & Burton
s/s HAFNIA po węgiel, Bergenske
s/s MARTTI RAGNAR po węgiel, Bergenske
ż/m ADLI po węgiel, PAM.
ż/m JOHANNE po węgiel, PAM.

2 lipca

s/s WARSZAWA lin. z Havre powrotny po emigrantów Polbrit
s/s WIBORG lin. z Rotterdamu dla wyładowania i ładowania, Lenczat
s/s NORDSÖEN lin. po ładunek do Hiszpanji
s/s HUNDVAAG dodatk. lin. z Rotterdamu z bananami i drobnicą również ładuje, PAM.
s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wyładowania i ładowania, Żegluga Polska

s/s HEL lin. z Antwerpji dla wyładowania i ładowania Żegluga Polska
s/s WILHELM RUSS lin. z Hamburga dla wyładowania i ładowania, Prowe
s/s CITTA DI BERGAMO lin. z portów italskich, dla wyładowania, Rummel & Burton
s/s LORENZ L. M. RUSS z tomasyną PAM.
s/s ROLF po węgiel, Bergenske

3 lipca

s/s MARIEHOLM lin. Wschod. Szwecja - Kłajpeda, dla wyładowania i ładowania, Bergenske
s/s SEVILLA lin. portugalska dla wyładowania i ładowania, Bergenske
m/s TAURUS lin. z portów zatoki Meksykańskiej, Bergenske
s/s SCANDIA po węgiel, Behnke & Sieg
s/s KAUPO po węgiel, Progres
s/s HASTING po węgiel, PAM.
s/s J. C. JACOBSEN lin. z Kopenhagi dla wyładowania i ładowania, Reinhold

4 lipca

s/s SCYNYORK lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku, America Sc. Line
s/s OSKAR FRIEDRICH lin. z Rotterdamu dla wyładowania i ładowania, Wolff
s/s TAARNHOLM lin. z Manchester (Liverpool dla wyładowania i ładowania, Reinhold
s/s BERNHARD BLUMENFELD po węgiel PAM.

5 lipca

s/s LISTO lin. po ładunek na Lewant, Rummel & Burton
s/s TCZEW lin. ze Stockholm/Norrköping dla wyładowania i ładowania Żegluga Polska

6 lipca

s/s KÄTE lin. z Hamburga dla wyładowania i ładowania Prowe
s/s ODER lin. po ładunek do Leith/Grangemouth, Reinhold

7 lipca

m/s NORDLAND lin. po ładunek na Lewant, Pol-Lewant
s/s SEINE lin. z portów francuskich via Kopenhaga dla wyład. i ładowania, również do Rygi i Tallinna, Reinhold
s/s BIRMA po ryżową mąkę pastewną, Rummel & Burton

8 lipca

s/s BALTONIA lin. (lub 10-go via Gdańsk) z Londynu z towarami, PZKB.
s/s LUBLIN lin. (lub 10-go via Gdańsk) z Hull z towarami, Polbrit
s/s URSA lub subst. lin. zachodnio norweska, tylko dla ładowania, Bergenske
s/s AKERSHUS lin. wschodnio-norweska dla wyładowania i ładowania, Bergenske
s/s MERCATOR lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, Bergenske
s/s ALGERIA lin. po ładunek na Lewant, Pol.-Lewant
s/s SIRIUS lin. z Bremy dla wyładowania i ładowania do Bremy i Rotterdamu, Wolff
s/s ARIADNE lin. z Amsterdamu dla wyładowania i ładowania, Reinhold.
s/s BUSSARD lin. z Antwerpji i Rotterdamu dla wyładowania i ładowania, Prowe
s/s ŚLĄSK lin. z Helsinek i Tallinna, ładuje do Antwerpji i Rotterdamu, Żegluga Polska
s/s HARALD po węgiel, PAM.